

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori **PACINI, CALVI, BIAGGI, DELLA PORTA, SALERNO**
e **FERRARI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 9 MAGGIO 1975

Applicazione di un dispositivo di illuminazione di sicurezza sugli autoveicoli circolanti in Italia

ONOREVOLI SENATORI. — Tutti coloro che seguono quotidianamente le cronache dei giornali hanno avuto modo di rilevare come, non poche volte, avvengano incidenti con automezzi per cause non imputabili al conducente, ma provocate da fatti meccanici o tecnici.

Una di tali cause, le cui conseguenze sono certamente fra le più gravi perchè possono coinvolgere non soltanto il mezzo su cui si verifica il fatto, ma anche altri mezzi circolanti in quel punto, è l'improvvisa inefficienza del dispositivo elettrico di illuminazione durante la circolazione notturna.

Il trovarsi a percorrere in auto una strada prima illuminata dai normali fari della macchina e poi, all'improvviso, immersa in un buio che, per il lento adattamento dell'occhio alle variazioni luminose, appare più intenso di quello reale, pone in essere una situazione di pericolo che, malgrado ogni ragionevole prudenza di chi guida, è fonte di gravissime conseguenze per il mezzo e le persone direttamente interessate e per gli altri

mezzi che si trovano a passare nello stesso posto alla medesima ora.

Com'è noto, la inefficienza dei dispositivi di illuminazione può essere conseguenza di guasti nei circuiti dell'impianto elettrico che, sebbene provvisto di valvole di protezione, presenta tuttavia, nella parzializzazione dell'impianto operata da tali elementi di sicurezza, parti la cui messa a terra può provocare la disalimentazione di tutti gli utilizzatori e, in particolare, di entrambi i proiettori.

Anche il semplice allentamento dei morsetti di alimentazione dai poli della batteria costituisce un'eventualità che determina la improvvisa inefficienza dell'impianto di illuminazione, senza possibilità di intervento da parte dei dispositivi di protezione e quindi, allo stato attuale degli impianti elettrici automobilistici, senza possibilità di inserimento automatico di un'illuminazione ausiliaria, sia pure attenuata e temporanea.

Come semplice esempio possiamo riportare alcuni titoli di giornali quotidiani: il 9 agosto 1974 « La Nazione » di Firenze reca-

va questa notizia: « Italiano muore per incidente d'auto in Jugoslavia », e terminava la cronaca con la frase: « l'incidente sarebbe stato causato da un corto circuito nel sistema elettrico ».

Pochi giorni prima lo stesso giornale recava la notizia di una sciagura in cui erano rimasti vittime un ferroviere fiorentino e la madre, sciagura di cui non era stato possibile specificare le cause — nè eccesso di velocità, nè malore — ma che per molti aspetti poteva farsi risalire ad un'improvvisa inefficienza dell'impianto elettrico.

E potremmo fare — purtroppo — una molto ampia citazione di cronache analoghe se non la ritenessimo del tutto superflua, mentre riteniamo più opportuno far presente come il problema di cui al presente disegno di legge sia stato già oggetto di particolare attenzione anche in altri Stati, le cui regolamentazioni consentono accorgimenti costruttivi per l'eliminazione o la riduzione dell'inconveniente lamentato.

Il problema della improvvisa inefficienza dei dispositivi di illuminazione nella circolazione notturna è dunque un problema che una politica realistica della sicurezza della circolazione non può assolutamente ignorare.

Occorre qui dare atto come la nostra Amministrazione si sia data premura, attraverso il proprio Centro superiore ricerche e prove della Direzione generale della motorizzazione civile, di esaminare le varie iniziative intraprese al fine di aumentare la si-

curezza della circolazione e, in particolare, della marcia notturna, compromessa, fra l'altro, dall'improvviso guasto nell'impianto di illuminazione.

È parimenti necessario, per contro, sottolineare come ogni iniziativa da parte di privati ed ogni benevola disposizione da parte degli organi tecnici di controllo trovi ostacolo nelle disposizioni che attualmente normalizzano gli impianti di illuminazione che equipaggiano gli autoveicoli. Infatti, in base alle norme fin qui codificate, nessun automezzo potrebbe avere segnali luminosi diversi da quelli prescritti.

Allo scopo, quindi, di eliminare tale grave impedimento, noi presentiamo oggi questo disegno di legge, che rende obbligatoria l'applicazione ad ogni veicolo a motore (con esclusione dei ciclomotori e dei motocicli) di un dispositivo di illuminazione di emergenza, automaticamente intervenente in caso di improvvisa inefficienza dell'impianto di servizio (articolo 1).

Il Ministero dei trasporti, nell'ambito della presente legge, è autorizzato ad emanare un'apposita normativa tecnica che determini i requisiti fondamentali richiesti per tale dispositivo e ne riconosca specificamente e caso per caso la validità (articolo 2).

Naturalmente, l'obbligatorietà di tale applicazione dovrà essere graduata nel tempo, a seconda che si tratti di automezzi di nuova costruzione o di automezzi in circolazione (articolo 3).

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Gli automezzi di qualunque tipo (esclusi ciclomotori e motocicli), costruiti o immatricolati e circolanti in Italia, dovranno essere dotati di un dispositivo luminoso di emergenza che risponda ai seguenti requisiti essenziali:

a) entri in funzione autonomamente ed immediatamente nel caso in cui si verifichi una improvvisa inefficienza nel normale impianto di servizio;

b) garantisca una visibilità sufficiente e continua per il tempo ritenuto tecnicamente necessario a controllare la marcia del veicolo in movimento, senza provocare abbagliamenti;

c) abbia un costo limitato, in relazione al valore dell'automezzo, e sia facilmente applicabile anche sugli automezzi già circolanti.

Art. 2.

Il Ministero dei trasporti è autorizzato ad emanare le opportune norme tecniche in base alle quali il dispositivo di sicurezza viene riconosciuto rispondente ai requisiti fondamentali richiesti dalla presente legge e possa perciò essere applicato sugli autoveicoli.

Ogni dispositivo, che non abbia il riconoscimento specifico del Ministero dei trasporti, non può essere applicato.

Art. 3.

Con apposito decreto il Ministero dei trasporti stabilirà i tempi di applicazione della presente legge, a partire in ogni caso da non oltre sei mesi dalla pubblicazione di essa.